

Número 36 - Marzo de 2011

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com



Boeing se alzó con el contrato del siglo

La compañía norteamericana construirá los aviones cisterna para las USAF

PÁG. 6

"Johannes Kepler", un hito espacial europeo

PÁG. 16

Especial Mantenimiento

PÁG. 9

Entrevista a Alfonso Martínez, director general de Altran España



PÁG. 13

Editorial

Un hito europeo en la construcción de la ISS

JOHANNES Kepler fue un sabio astrónomo y matemático alemán del siglo XVI, figura clave de la revolución científica al que se deben las leyes del movimiento de los planetas sobre su órbita alrededor del sol. En su honor ha sido bautizado con su nombre el segundo Vehículo Automatizado de Transferencia (ATV) que constituye todo un hito de la Agencia Espacial Europea (ESA) en la historia de la Construcción de la Estación Espacial Internacional (ISS), y que acaba de llegar a ésta después de un largo periplo de ocho días y cuatro millones de kilómetros.

La sucesión de vehículos espaciales lanzados a la ISS durante el pasado mes de febrero da una idea del volumen de operaciones conjuntas que requiere la Estación ahora que está plenamente operativa. En efecto, la nave de carga rusa Progress abandonó la ISS un día antes de que llegara la europea Johannes Kepler y ésta ha coincidido en la Estación con el trasbordador norteamericano Discovery en el que será su última misión espacial. Pero una vez retiradas las lanzaderas estadounidenses, el ATV europeo será el mayor vehículo de reabastecimiento de la Estación.

La nave europea Johannes Kepler ha coincidido en la Estación con el trasbordador norteamericano Discovery. Una vez retiradas las lanzaderas estadounidenses, el ATV europeo será el mayor vehículo de reabastecimiento de la Estación

“Lo que está pasando ahí arriba es mucho más que la colaboración entre agencias espaciales; es el compromiso de los Estados Miembros de la ESA y la dedicación y el ‘savoir faire’ de la industria europea”, señaló Jean-Jacques Dordain, director general de la ESA, el pasado día 24 con ocasión de la llegada del Johannes Kepler al muelle de atraque en el módulo ruso de la Estación, “Zvezda”.

El ATV es el vehículo espacial más innovador y técnicamente complejo desarrollado y construido hasta la fecha en Europa. En el marco de la participación de Europa en la ISS, la ESA adjudicó a Astrium el contrato para el desarrollo y construcción del ingenio espacial ATV. Se trata de una nave muy sofisticada que combina en un mismo vehículo una plataforma de navegación autónoma, una nave altamente maniobrable y -una vez atracado en la Estación- un módulo habitable de la ISS. Para poder atracar en la ISS de forma automática cumpliendo las estrictas normas que rigen las operaciones de los vuelos tripulados, el ATV está equipado con sistemas de navegación de alta precisión, que llevan el sello y la impronta del conocimiento y la mano de obra españoles y se han desarrollado y construidos en nuestro país. La empresa española Crisa ha fabricado los equipos para la aproximación y acoplamiento automático del ATV. Se trata de unos equipos críticos para la seguridad de los astronautas y el éxito de la misión. Garantizan estas maniobras mediante la comunicación segura y fiable entre el Johannes Kepler y la ISS durante todas las operaciones de aproximación y las comunicaciones con la Tierra a través del satélite Artemis de la ESA. Se han desarrollado en las instalaciones que Crisa tiene en el municipio madrileño de Tres Cantos. Estos equipos son los encargados de recibir y procesar las órdenes de emergencia generados por los astronautas de la ISS que frenarían y alejarían al ATV en caso de haberse detectado algún error grave durante la maniobra de aproximación.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

C o n n o m b r e p r o p i o

Director de Desarrollo Internacional de EADS

Jean-Pierre Talamoni ha sido nombrado director de Desarrollo Internacional (ID) dentro de la Organización de Estrategia y Marketing (SMO) del Grupo EADS, con efecto del pasado 1 de enero, según anunció el consorcio aeroespacial europeo.

Talamoni era con anterioridad responsable de las regiones de Europa, Oriente Próximo y África en la SMO. Previamente a su incorporación a EADS en enero de 2008, fue director de Ventas y de Desarrollo de Negocios de MBDA, así como miembro de su Comité Ejecutivo.

Desarrollo Internacional apoya y promueve el desarrollo internacional de EADS en estrecha colaboración con las Divisiones. En este sentido, dirige la estrategia de EADS (comercial, industrial, de compras, comunicación e imagen) en las regiones y países para garantizar una actuación uniforme del Grupo frente a los actores locales, incluyendo a los clientes. La dirección del área de Desarrollo Internacional coordina y apoya localmente las actividades de Marketing y de Ventas.



Jean-Pierre Talamoni.



José Ramón Barriocanal.

Relevo en la Dirección de Negocios de Gestair

El Grupo Gestair ha nombrado a José Ramón Barriocanal nuevo director general de Negocios Aeronáuticos. Con este nuevo cargo Barriocanal, hasta ahora director general de Gestair Private Aviation, asume la Dirección de tres divisiones del Grupo Gestair: Private Aviation, CorJet Maintenance y Commercial Aviation: carga y pasaje.

Barriocanal posee una dilatada experiencia ligada fundamentalmente al transporte aéreo así como al mundo de la tour operación y el transporte férreo y marítimo. En este sentido, ha desempeñado diversos cargos como director general de Alitalia para los Países Bajos o director general de Iberrail en España, Francia y Portugal, entre otros.

Actualmente es consejero de la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA) y miembro del Consejo de European Business Aviation Association (EBAA). Además, es Presidente de Asociación Española de la Aviación Ejecutiva (AESAVE).

Su incorporación al Grupo Gestair se produjo en 2006 como director de Gestair Private Jets, y fue en marzo de 2008 cuando fue nombrado director general de Gestair Private Aviation, cargo que ha ocupado hasta que se ha hecho efectivo el presente nombramiento.

Medalla de la Orden del Mérito Constitucional por el 23-F

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, impuso el pasado 23 de febrero la Medalla de la Orden del Mérito Constitucional al ingeniero aeronáutico Fernando Piña Sáiz, que fuera subsecretario de Aviación Civil hace 30 años, cuando ocurrió el intento de golpe de Estado del 23-F.

Por un Real Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado se concedía esta distinción a los 35 miembros que en la noche del 23-F integraron el Gobierno de subsecretarios o ejecutivo en funciones, dado que todo el Gobierno se encontraba retenido en el edificio del Congreso de los Diputados por los efectivos de la Guardia Civil mandados por el golpista Antonio Tejero.

"En atención a los méritos y circunstancias que concurren en don Fernando Piña Sáiz, y como recono-

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero con los premiados con la Medalla de la Orden del Mérito Constitucional.



CON NOMBRE PROPIO

cimiento a su relevante actuación en defensa del orden constitucional durante los días 23 y 24 de febrero de 1981, cuando en su calidad de subsecretario de Aviación Civil participó en la reunión de la Comisión General de Subsecretarios, convocada durante el intento de golpe de Estado para dar continuidad a la acción de gobierno y asumir las funciones del Ejecutivo; de conformidad con el Real Decreto 1385/1988, de 18 de noviembre, a propuesta del Ministro de la Presidencia y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de febrero de 2011, vengo en conceder la Medalla de la Orden del Mérito Constitucional a don Fernando Piña Saiz. Dado en Madrid, el 18 de febrero de 2011. Firmado: Juan Carlos. El Ministro de la Presidencia, Ramón Jáuregui Atondo", dice el mencionado Real Decreto.

Premios para jóvenes ingenieros

Álvaro Franco, con su "Proyecto DeSoto: análisis de espectro solar en altura", ha conseguido el Premio Especial Universidad Politécnica de Madrid al mejor trabajo de Ingeniería y Tecnología en el XXIII Certamen de Jóvenes Investigadores 2010, promovido por el Instituto de la Juventud (INJUVE).

El objetivo de esta convocatoria de premios es despertar vocaciones investigadoras entre los jóvenes de ESO, Bachillerato y FP. En esa etapa estudiantil se hallaba Álvaro Franco cuando, junto con su compañero Ji Ho Yang del Colegio Retamar de Pozuelo (Madrid), se presentaron al certamen. El premio recibido le ha supuesto "una satisfacción por el reconocimiento de muchas horas de trabajo extra", afirma el estudiante.



Álvaro Franco.

DeSoto consiste en la fabricación de un CanSat (satélite implementado en una lata de refresco) que tuvo su origen en la selección de su proyecto por la Agencia Espacial Europea (ESA) como representante de España para la primera competición de CanSat, celebrada en Noruega. Una vez allí, un fallo en el cohete extravió el CanSat, y fue gracias a la competición de Jóvenes Investigadores cuando retomaron su construcción.

El CanSat creado por Álvaro presenta dos peculiaridades. De un lado, la gran cantidad de experimentos y mediciones que realiza (medición de presión, temperatura atmosférica, receptor GPS, acelerómetro en 3 ejes y magnetrómetro en 2 dimensiones). De otro, la inclusión de un sistema de orientación basado en volantes de inercia (que operan según la posición relativa al sol guiados por circuitos basados en fotodiodos) para enfocar un espectroscopio que realiza un análisis de la luz solar con el fin de la determinación de gases por espectros de absorción y en particular, la neblina Ártica.

Ignacio Durán.



Proyecto fin de carrera

El ingeniero aeronáutico Ignacio Durán ha sido galardonado con el Premio Embajada de Francia al mejor Proyecto Fin de Carrera en doble titulación hispano-francesa.

Para reconocer el esfuerzo que los estudiantes de doble titulación realizan y para resaltar la excelente colaboración hispano-francesa que se desarrolla entre Escuelas y Facultades de la Universidad Politécnica de Madrid con centros homólogos de la República Francesa, se convoca anualmente el premio Embajada de Francia-UPM.

"Simulaciones de generación del ruido en aeroreactores" es el título del proyecto, que aborda la acústica de flujos reactivos, es decir, estudia la generación y propagación del ruido creado por la llama en la cámara de combustión que a través de las turbinas pasa al exterior.

Su PFC, realizado en el laboratorio de investigación Cerfacs, estuvo dirigido por el profesor Stéphane Moreau y fue calificado con matrícula de honor.



En competencia con EADS

Boeing logra el codiciado contrato de aviones cisterna para las USAF

LA constructora aeronáutica norteamericana Boeing logró finalmente el codiciado contrato de la Fuerza Aérea estadounidense para construir la próxima generación de aviones para repostaje en vuelo que remplazará a los 179 aviones 400KC-135 actualmente en servicio, contrato al que también aspiraba el consorcio europeo EADS y del que tanto esperaba su filial española Airbus Military.

Tras dos intentos fallidos, el Pentágono, al fin, se ha decidido; será la norteamericana Boeing la que diseñe, desarrolle, fabrique y entregue inicialmente 18 aviones listos para combate en el año 2017. Es decir, que lo adjudicado ahora es una primera fase, exactamente, el 10% del total del suministro de 179 aviones cisterna, valorado en unos 35.000 millones de dólares.

"Nos sentimos muy orgullosos de que se nos haya dado la oportunidad de construir la siguiente generación de aviones cisterna y de proporcionar a los hombres y mujeres de nuestras fuerzas armadas esta importante dotación" afirmó Jim McNerney, chairman, presidente y CEO de Boeing. "Nuestro equipo está preparado para poner 60 años de experiencia al servicio del desarrollo y la construcción de un avión que servirá a la nación durante las próximas décadas", agregó.

Ejecutivos de la filial norteamericana de EADS, por su parte, expresaron su decepción y preocupación por la decisión de las USAF optando para su nuevo avión cisterna de reabastecimiento en vuelo por un aparato de mayor nivel de riesgo en vez del KC-45, ya probado y de mayor capacidad, según hicieron público en un comunicado.

> **"Nos sentimos muy orgullosos de que se nos haya dado la oportunidad de construir la siguiente generación de aviones cisterna" afirmó Jim McNerney, presidente y CEO de Boeing.**

"La elección por parte de la Fuerza Aérea del Boeing NewGen Tanker tras un largo y riguroso proceso, supone la elección de un tanquero multimisión construido en América, basado en el Boeing 767 y que cumple todos los requerimientos con el riesgo más bajo y al menor coste para el contribuyente", significó Boeing, cuya propuesta fue desarrollada por un equipo integra-

do con componentes de diferentes áreas de la compañía como Commercial Airplanes; Defense, Space & Security; y Engineering, Operations & Technology.

"Esta concensión no habría sido posible sin el trabajo de cientos de empleados de Boeing y miles en nuestra industria que permanecieron absolutamente centrados en nuestro compromiso para ofrecer la mejor respuesta en términos de capacidad y al mejor precio", dijo Dennis Muilenburg, presidente y CEO de Boeing Defense, Space & Security. "Este concurso es también un tributo a los oficiales de la Fuerza Aérea y del Departamento de Defensa que han trabajado sin descanso para que este concurso sea justo y que han hecho posible la selección del mejor avión para esta misión. Estamos deseando trabajar con nuestro cliente, la Fuerza Aérea, para entregar este avión a los hombres y mujeres a los que tenemos el honor de servir", añadió.

El KC-46A será fabricado con un procedimiento que entraña un riesgo muy bajo por un equipo estadounidense experimentado y en instalaciones ya existentes en Boeing. El avión cisterna KC-46A contribuirá a la economía, pues supone aproximadamente 50.000 empleos en los Estados Unidos en Boeing y más de 800 empleos en 40 estados.

Boeing ha estado siempre comprometido con la integridad del concurso y los hombres y mujeres de nuestras divisiones de defensa y aviación comercial, así como toda nuestra cadena de suministro, están preparados para renovar este compromiso y entregar estos aviones cisterna a tiempo y ajustados al presupuesto, dijo Jim Albaugh, presidente y CEO de Boeing Commercial Airplanes.

Basada en el probado avión commercial Boeing 767 el KC-46A Tanker es un avión de fuselaje ancho, multimisión, actualizado con la más avanzada tecnología y capaz de cumplir o exceder las necesidades de transporte de combustible, carga, pasajeros y pacientes de la Fuerza Aérea. Incluye lo último en sistemas necesarios para cumplir misiones futuras, incluyendo un panel de mando digital que contiene las pantallas digitales del 787 Dreamliner y una filosofía de diseño del control de vuelo que sitúa a la tripulación al mando, en vez de permitir al ordenador limitar la maniobrabilidad en combate. El avión cisterna NewGen, también está dotado con el avanzado sistema de pértiga KC-10 y una capacidad mayor de carga de combustible y un sistema de control por cable.

Decepción en EADS.- "Sin duda, esto constituye un giro muy desalentador en la marcha de los acontecimientos y esperamos con interés la explicación de la Fuerza Aérea norteamericana sobre cómo llegó a esta decisión", indicó Ralph D. Crosby, Jr, presidente de la filial norteamericana de EADS. "Desde hace siete años nuestra meta ha sido lograr la mejor alternativa para nuestros hombres y mujeres uniformados y crear empleos en Estados Unidos con la construcción del KC-45. Seguimos comprometidos con estos objetivos", aseguró Crosby.

De haber resultado elegida, EADS se habría comprometido a construir el KC-45 en una nueva planta de producción en Mobile, Alabama, con una base de proveedores de cerca de un millar de compañías norteamericanas, asegura la filial americana del consorcio europeo.

"Con un programa de tal complejidad, nuestro análisis de esta decisión nos llevará tiempo", explicó Crosby. "Hay más de 48.000 estadounidenses que están dispuestos a construir el KC-45 aquí en EEUU y a ellos les debemos un detallado estudio en profundidad", agregó.

"Aunque esperaba un resultado diferente, es importante recordar que ésta es una oportunidad de negocio entre otras para EADS en EEUU", apuntó Sean O'Keefe, director general de la filial norteamericana de EADS.

"Tenemos una tecnología excepcional y plataformas altamente cualificadas que aportarán un valor incalculable a las fuerzas aéreas norteamericanas, ahora y en el futuro. Hemos aprendido mucho a través de este proceso, desarrollando una organización de primera clase en EEUU y se ha ganado el respeto del Departamento de Defensa. Nuestro compromiso con los clientes estadounidenses es más fuerte que nunca", explicó O'Keefe.



El nuevo NewGen Tanker es capaz de reabastecer en vuelo a dos F/A-18 Super Hornet.

Las dos ofertas y el contratiempo para España



La oferta del consorcio europeo se concreta en su KC-45, una adaptación a tanquero del A330.

LOS dos aspirantes al contrato, la norteamericana Boeing y el consorcio europeo EADS, presentaron sus ofertas finales al concurso del avión cisterna KC-X de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF) en la segunda semana del pasado mes de febrero.

Se trataba de un concurso para la adjudicación de un contrato de 179 aviones cisterna con un presupuesto de alrededor de 35.000 millones de dólares.

La propuesta de la constructora norteamericana ofrecía una flota de aviones Boeing NewGenTanker, una aeronave polivalente, derivada del 767. La oferta del consorcio europeo se concreta en su KC-45, una adaptación a tanquero del A330, en cuyo diseño ha sido clave la aportación de los ingenieros españoles de Airbus Military.

En opinión de Boeing, su avión cisterna proporciona a los soldados estadounidenses unas prestaciones óptimas y que, según la compañía, consume un 24% menos de combustible que su competidor europeo, ahorrará muchos millones de dólares en combustible a los contribuyentes durante los próximos 40 años y mantendrá 50.000 empleos con más de 800 proveedores, en más de 40 estados en Norteamérica.

Por su parte, EADS aduce que su KC-45 no es un proyecto, sino que es un avión ya operativo, por tanto, probado y certificado y actualmente en vuelo. Sería construido en EE UU y proporcionaría 48.000 puestos de trabajo en ese país.

El impacto de la producción en España, en el caso de haberse alzado con el contrato, se debe a que el ‘grueso de la conversión’ de los A330 a sus capacidades militares tendría lugar en nuestro país. En concreto, aquí tendría lugar el diseño del prototipo del primer avión y de lo que conllevase la certificación. En total, el programa contemplaba la creación de cuatro aviones modelo, de los que tres prototipos se fabricarían en Getafe (Madrid) y uno en Estados Unidos, mientras que las pruebas de vuelo y la cadena de montaje se ubicarían en Alabama.

Según el presidente de Airbus Military, Domingo Ureña, la carga de trabajo para España sería muy superior a la que se preveía cuando EADS se presentó inicialmente al concurso; entonces se estimaba entre el 12 y el 15% cuando el consorcio se hizo con el contrato, que fue anulado tras recurrir Boeing la decisión.

La carga de trabajo para España sería muy superior a la que se preveía cuando EADS se presentó inicialmente al concurso

Para Boeing, su oferta “estaba en sintonía con las décadas de experiencia de la compañía con aviones cisterna y con la mejor tecnología y que cumplirá con los requisitos de la Fuerza Aérea”. La propuesta se preparó en la base militar de Ohio donde se dieron los últimos toques para recabar la opinión de las Fuerzas Aéreas y dar una buena propuesta con el objetivo. “Nuestro equipo está centrado en una sola cosa: proveer a las Fuerzas Aéreas de los aviones cisterna más completos al menor coste para los contribuyentes”, indicó la constructora norteamericana.

Boeing anunció que había revisado su oferta para hacerla más competitiva frente a Airbus. Por su parte, su competidora, la compañía EADS North America, también modificó el contenido y el precio iniciales de su oferta final al concurso para la renovación de la flota de aviones cisterna del Pentágono, según informó su presidente, Ralph D. Crosby Jr.

Corjet Maintenance celebra su primer consejo de administración

CORJET Maintenance, la compañía participada a partes iguales por el Grupo Gestair e Iberia, ha celebrado el pasado 23 de febrero su primer Consejo de Administración.

Con una plantilla de 68 técnicos altamente cualificados -de los que 50 son Ingenieros y Técnicos de Mantenimiento, ocho pertenecen al Departamento de Logística y los restantes se ocupan de diversos departamentos de gestión- y con una previsión de facturación para el presente ejercicio de unos 10 millones de euros, Corjet Maintenance es el principal centro de mantenimiento de aviación ejecutiva en el sur de Europa. La compañía ofrece un servicio de Mantenimiento en Base (MRO), con altísimos ratios de calidad para la aviación en el área de aviación ejecutiva.

Con base en el aeropuerto madrileño de Barajas, desarrolla su actividad en la zona industrial de Iberia con la utilización de hangares y oficinas. Cuenta con un hangar de 4.000 metros cuadrados en el aeropuerto de Barajas, un laboratorio de aviónica y certificaciones para más de 30 aeronaves

La aerolínea española reciente fusionada con la británica British Airways, en el área de mantenimiento aeronáutico, da servicio a más de un centenar de clientes, entre aerolíneas y fabricantes, lo que la sitúa en la novena posición del mundo en esta actividad.

Esta ubicación privilegiada de sus instalaciones, dota de agilidad a Corjet Maintenance en lo referente a la obtención de los repuestos necesarios para las revisiones, ya que cuenta con una multitud de conexiones internacionales.

El know how conferido a esta empresa por ambas compañías, hacen de Corjet un referente del mantenimiento en Europa. No obstante, sin duda el valor añadido de la compañía radica en el seguimiento exhaustivo de las directrices y programas de los fabricantes.

En este sentido, Corjet cuenta con las siguientes capacidades: Centro EASA-145, FAA Repair Station, Authorized Warranty Repair Facility and Logistics Center del fabricante Gulfstream, que tiene en Madrid uno de sus 3 centros logísticos de distribución de repuestos que gestiona con el apoyo de Corjet. Además, la empresa es Centro de Servicio Aeronaves Dassault Falcon, Centro de Servicio Motores Pratt&Whitney, Centro de Servicio Honeywell y Centro de Servicio Rockwell Collins.

Corjet Maintenance Europe nació el 24 de septiembre del 2008 en el marco de la celebración del MRO Europe, como Centro de Mantenimiento de referencia de la aviación ejecutiva en el sur de Europa. Iberia y Gestair participan con un 50% en la sociedad, que nació para realizar todo tipo de trabajos de mantenimiento -en línea, programado, reparaciones y trabajos no programados, AOG (Aircraft on Ground)-, y ofrecer soporte logístico y de materiales de repuesto a aviones ejecutivos.

Debido principalmente a la adaptación de la compañía al duro entorno económico actual, en 2009 sufrió un descenso del 14% en sus fondos propios, y del 37% del total del activo. Pese a todo, hay que subrayar el incremento del 56% en la cifra de negocios gracias a la adjudicación en concurso público del mantenimiento de los aviones Dassault-Falcon de la Fuerza Aérea Española.

Corjet Maintenance está especializada en el mantenimiento de aeronaves corporativas, así como en el

Pasa a la página siguiente

Servicios de mantenimiento de Corjet Maintenance.



Viene de la página anterior
soporte logístico y de repuesto de las mismas. Avalada por la experiencia del Grupo Gestair, la organización se constituye como el principal Centro de Mantenimiento en el sector de la aviación ejecutiva en la Península Ibérica.

El Grupo Gestair, pionero en aviación privada en España, posee más de 30 años de experiencia en el sector a lo largo de los cuales ha operado con una flota de más de 80 tipos de aeronaves que comprenden una amplia gama de fabricantes y modelos. Entre los que destacan: Dassault-Falcon, Gulfstream, Bombardier, Hawker, Cessna, Beechcraft o Raytheon, entre otros.

Corjet Maintenance confiere a toda su actividad factores tan valorados como el compromiso con la seguridad, la calidad, y por supuesto, la excelencia en el servicio. Sus ratios de calidad vienen avalados por diversas certificaciones que posee la compañía:

-Organización de Mantenimiento aprobada por la FAA, lo que se viene a denominar FAA Repair Station, con Nº de certificado CFRS Nº G33Y275Y.

- Organización con aprobación de Calidad ISO-9001:2000, acreditado por ENAC.

- Organización con aprobación PECAL-2120 (AQAP-2120), que la habilita para realizar mantenimiento en aeronaves de cualquier gobierno perteneciente a la OTAN (NATO).

- Organización de mantenimiento aprobada por el INAC (Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela).

INAER incorpora al Parque de Albacete sus servicios de mantenimiento

LA empresa de servicios de emergencia INAER se ubicará en el Parque Aeronáutico y Logístico de Albacete, donde creará nuevos servicios de mantenimiento no solo de helicópteros sino también de aviones.

La firma ocupará una parcela industrial de 78.000 metros cuadrados ubicada junto a Eurocopter con acceso a la calle Rodadura que conecta con las pistas de la base aérea de Los Llanos. Cuenta con una inversión de 18 millones de euros y emplea actualmente a 195 personas, número que podría ampliarse hasta los 260 puestos de trabajo.

El presidente de Castilla-La Mancha, José María Barreda, que presidió el acto de la firma del acuerdo, agradeció la elección de la empresa por esta Comunidad Autónoma. INAER ya tiene una instalación en Albacete desde hace 19 años dedicada a la reparación y mantenimiento de helicópteros. Con el nuevo proyecto trasladan al Parque Aeronáutico de Albacete sus instalaciones y las amplían. Éstas tendrán una capacidad simultánea para 20 helicópteros y 8 aviones, por lo que dispondrá de dos hangares para los distintos tipos de aeronaves. La empresa prevé duplicar la plantilla en los próximos cinco años.

El presidente de la empresa, Luis Miñano, significó como algunos de los motivos de su apuesta por esta tierra el gran apoyo, respaldo y ayuda recibida por parte del Gobierno de Castilla-La Mancha; las infraestructuras y buenas comunicaciones de Albacete así como la creciente actividad industrial aeronáutica de la ciudad.

El Parque Aeronáutico de Albacete se ha convertido en el gran centro de instalación de empresas del sector (Eurocopter, ITH, Inaer). Tiene una superficie total de 500.000 metros cuadrados, de los cuales son parcelas "lado aire" (con acceso a pistas) un total de 230.000 metros cuadrados que ya están totalmente ocupados.

El Centro de TAM en São Carlos cumple una década

La compañía aérea brasileña TAM Airlines celebra una década de existencia de su centro de mantenimiento MRO en São Carlos, un municipio brasileño del estado de São Paulo. Desde 2001 se han reparado más de 1.400 aeronaves de su propia flota y de terceros (compañías nacionales e internacionales) y el número de clientes continúa creciendo año a año.

En diciembre, el Centro Tecnológico de TAM realizó por primera vez un control simultáneo en cinco aviones de terceros. Sólo el año pasado la unidad MRO aumentó en un 7% la atención a aeronaves y realizó 131 chequeos, con un total de 436.016 horas de trabajo, lo que representa un 16% más que en el 2009. También en 2010, se realizaron 97.763 reparaciones de componentes en 20 talleres diferentes. "Se trata de una unidad de negocios fundamental, que amplía cada vez más su rentabilidad. La eficiencia de la flota de TAM y el creciente número de aeronaves de otros clientes demuestran la calidad del tema, transformado en un centro de excelencia del sector aéreo en muy poco tiempo", afirma Líbano Barroso.

"En São Carlos cosechamos los frutos de un sueño más del Comandante Rolim y de su hermano, João Amaro", añadió.


MANTENIMIENTO
IBERIA

IAG ganó seis millones de euros

En el último trimestre de 2010



El Rey con los consejeros de IAG.

LA sociedad IAG, resultado de la fusión de Iberia y British Airways, ha presentado un beneficio operativo de 6 millones de euros entre octubre y diciembre de 2010, según la información remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Los ingresos durante esos tres meses aumentaron un 13,4 % hasta los 3.812 millones de euros, frente a los 3.362 millones del 2009.

Los resultados pro forma (proyección de datos si ambas aerolíneas hubiesen estado ya fusionadas) de International Consolidated Airlines Group (IAG), señalan que si se hubiesen excluido "las alteraciones" del sector y una serie de "partidas no recurrentes", el beneficio trimestral habría sido de 196 millones de euros.

Estos resultados corresponden a la combinación de los anuales de Iberia y de los nueve meses de British Airways y se refieren al periodo previo a la fusión de ambas compañías el 24 de enero del 2011.

Los ingresos durante esos tres meses aumentaron un 13,4 % hasta los 3.812 millones de euros, frente a los 3.362 millones del 2009

Los gastos de explotación han crecido un 11,1%, hasta los 2.871 millones de euros, debido, entre otros factores, al efecto desfavorable de la conversión de divisas de 103 millones de euros, así como al incremento del coste del combustible que aumentó un 5,2%, hasta los 989 millones de euros.

Otros costes incluyeron partidas no recurrentes de 119 millones de euros y la dotación de una provisión para la retribución variable por objetivos de cierre del ejercicio y pagos únicos a la plantilla de 43 millones de euros.

El efectivo y los equivalentes de efectivo registraron una subida interanual de 811 millones de euros, hasta los 4.352 millones.

La deuda neta del grupo a 31 de diciembre de 2010 se había reducido en 430 millones de euros, hasta situarse en 895 millones, frente a los 1.325 millones.

En el comunicado remitido a la CNMV, el consejero delegado de IAG, Willie Walsh, señala que estas cifras muestran un regreso a la rentabilidad, comparado con el año anterior, con una buena evolución de los ingresos basada en un sólido yield (rentabilidad de una sociedad en función del dividendo) y un ligero crecimiento de la capacidad.

Walsh añade que el resultado trimestral se ha visto afectado por las duras condiciones meteorológicas en el Reino Unido y por la huelga de los controladores aéreos españoles que provocaron alteraciones operativas en las aerolíneas y redujeron los ingresos en 71 millones de euros.

Por su parte, el presidente de IAG -y también de Iberia- Antonio Vázquez, ha destacado que el pasado año las aerolíneas de IAG se recuperaron y volvieron a la senda de la rentabilidad a pesar de una serie de acontecimientos externos que influyeron significativamente en los resultados.

La SEPI vende su parte.- Apenas realizado el debut en Bolsa del nuevo grupo aeronáutico IAG el Gobierno, a través de su brazo inversor, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) se dispone a vender su participación en dicho Grupo que es de un 2,71% del capital.

Ya en el pasado mes de octubre, el presidente del grupo público, Enrique Martínez Robles, que compareció en la Comisión de Presupuestos del Congreso, anunció su intención de enajenar esta participación, algo que no había hecho hasta ahora porque "no era oportuno" en medio del proceso de fusión.

Viaje al interior de una ingeniería

Alfonso Martínez, director general de Altran España

"Nuestro principal reto es impulsar y mantener la competitividad a nivel tecnológico"

ALTRAN España, compañía especializada en Consultoría de Innovación, Tecnología e Ingeniería, Organización y Sistemas de Información, Estrategia y Management, tiene como principal reto impulsar y mantener la competitividad a nivel tecnológico, asegura Alfonso Martínez, director general de la firma, máximo responsable de su Dirección General de Industria y Aeronáutica y director de Mechanical Engineering, una de las principales soluciones del Grupo Altran, que opera a nivel internacional.

Martínez es Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid y titulado AMP (Advanced Management Program) por el IESE. Ha desarrollado toda su trayectoria profesional en el sector aeroespacial e I+D+i ocupando puestos de alta dirección en los últimos 15 años.

En declaraciones a "Actualidad Aeroespacial", el director general de Altran señala el momento "dulce" que atraviesa su compañía. "Llevamos unos años de fuerte crecimiento en el sector aeroespacial. Altran se está consolidando como un líder en este campo. En España estamos afianzando nuestra posición en clientes locales y a su vez estamos creando centros de desarrollo que dan soporte a nuestra actividad internacional".

Actualidad Aeroespacial.- ¿Cómo está afectando la actual crisis económica al sector? ¿Cómo ve el futuro de la industria aeroespacial?

Alfonso Martínez.- Las perspectivas son muy buenas y creo que nuestro crecimiento se debe a varios elementos claves. El primero de ellos está en los profesionales. Los ingenieros españoles, aeronáuticos y de otras disciplinas tienen muy buen nivel. Otra de las claves, sin duda, es que estamos invirtiendo en el desarrollo de nuevas tecnologías punteras. Participamos desde España en distintos proyectos internacionales como Atlántida y Solar Impulse, que suponen un retorno tecnológico muy significativo. Al mismo tiempo, estamos reforzando nuestros equipos en las áreas de ingeniería y consultoría en las que estamos bien implantados, participando en todo el ciclo de vida del producto, en este caso, del avión. Y finalmente, otra de las claves radica en la diversificación, lo que nos permite tener una perspectiva muy global y aportar valor a nuestros clientes y socios de negocio.



AA.- ¿Qué papel representan los sectores Aeronáutico, Espacio y Defensa dentro de la compañía?

AM.-La División de Aeronáutica, Espacio y Defensa (ASD) abarca varios de los sectores más destacados de Altran, tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Estamos especializados en proveer servicios de ingeniería y consultoría y contamos con una cartera muy diversificada tanto de clientes como de tecnologías y servicios, que nos permite seguir innovando y mejorando nuestra

Pasa a la página siguiente

Viaje al interior de una ingeniería

Viene de la página anterior

competitividad. Esta División representa en la actualidad cerca del 25% de nuestra actividad, con un volumen de negocio de más de 350 millones de euros a nivel mundial.

AA.- ¿Qué servicios ofrece Altran en el campo aeroespacial y cuáles son sus principales líneas de actuación?

AM.- Disponemos de una amplia cartera de servicios, pero podría destacar tres grandes líneas de negocio. La primera es el desarrollo de Aeroestructuras (aeronaves y sistemas espaciales), que es nuestra principal actividad, y en la que apostamos por la I+D en áreas como la ingeniería mecánica, ingeniería de sistemas y de fabricación. Nuestra segunda línea de negocio es la ingeniería de operaciones y mantenimiento, y la consultoría de organización y sistemas de información, y una tercera línea, centrada en el desarrollo de servicios avanzados para aeropuertos y centros de navegación aérea.

AA.- Actualmente colaboran con los principales clientes del sector aeronáutico; ¿qué suponen para la compañía y cuáles son?

AM.- Nuestra división colabora en la actualidad con cerca de 100 clientes en todo el mundo, entre los que se encuentran las principales firmas del sector. Gracias a ellos ocupamos una posición estratégica en un mercado tan competitivo. Dentro del desarrollo de aeroestructuras, somos socio estratégico de los principales fabricantes mundiales y proveedores de primer nivel de EADS, que es el principal cliente a nivel mundial del Grupo Altran.



"Altran España se está consolidando como un líder del sector aeroespacial"

Colaboramos con las principales empresas de EADS, con proveedores de primer nivel (TIER 1) de aeroestructuras, como Alestis, Aries, Aernnova, y con grandes fabricantes de sistemas y motores, como pueden ser Rolls-Royce, ITP, Thales o Snecma.

En el área de servicios de consultoría de organización y servicios de ingeniería de mantenimiento y operaciones, tenemos como clientes a diversas aerolíneas como Air France, KLM y Lufthansa.

En el área de navegación aérea y aeropuertos trabajamos con organismos de gestión de infraestructuras del transporte aéreo: NATS, Aena, la Dirección General de Aviación Civil, Aéroports de París y los fabricantes de sistemas: Indra, Thales, Núcleo, Siemens, por citar algunos de los más representativos.

AA.- Altran ha participado en distintos proyectos aeroespaciales, ¿podría mencionarnos algunos de los más destacados?

AM.- Nuestra compañía participa en los grandes programas europeos. En el caso de España está presente en los grandes proyectos de los últimos quince años, tanto en aviación comercial como militar (A380, A400M). Y en la actualidad, sigue participando en los programas más actuales, como el A350, en el que somos responsables del diseño de los paneles de la Belly Fairing. Además, estamos diversificando tecnologías y servicios en clientes de siempre y en otros más recientes, entre los que cabe citar el diseño del Ala del UAV Atlante, desarrollo de trenes de aterrizajes, diseño de maquetas aerodinámicas, gestión de proveedores de utillajes, consultoría aeronáutica, y nuevas áreas en las que estamos adentrándonos, como Customer Services o Ingeniería de Sistemas en nuevas partes del avión, por destacar algunos de los proyectos en los que estamos participando.

AA.- ¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrenta la compañía?

AM.- En mi opinión, nuestro reto principal es impulsar desafíos tecnológicos. Fundamentalmente, mantener la competitividad a nivel tecnológico, con inversiones en I+D. Es clave que España mantenga el liderazgo en algunos de los programas estratégicos del Grupo EADS, como viene haciendo hasta ahora, y al mismo tiempo, los principales proveedores de sistemas y servicios debemos protagonizar el desarrollo de nuevas tecnologías.

Viaje al interior de una ingeniería

Líder europeo en innovación

ALTRAN es una compañía multinacional nacida fundamentalmente para la innovación. Con una vocación decididamente innovadora, ofrece soluciones globales de negocio, estrategia, desarrollo y aplicaciones tecnológicas e ingeniería a medida, centrándose de una manera clara en la innovación.

Líder europeo en Consultoría Tecnológica e Innovación, el Grupo Altran cuenta con un equipo de más de 18.000 consultores que abarcan todos los campos de la ingeniería y la consultoría, especializados en la consecución de proyectos de alto nivel tecnológico y en dar respuesta a las necesidades de sus clientes a escala mundial.

Sus más de 25 años de experiencia les permiten cubrir toda la cadena de valor en los principales sectores del mercado.

Altran España está especializada en Consultoría de Innovación, Tecnología e Ingeniería, Organización y Sistemas de la Información, Estrategia y Management.

Actualmente colabora con las 150 empresas más importantes del país y está presente en los principales sectores del mercado. Formada por un equipo de 2.000 profesionales de alta cualificación, desarrolla su actividad en todo el ámbito estatal a través de ocho sedes distribuidas por las principales ciudades españolas.

División de Aeronáutica, Espacio y Defensa.- La División de Aeronáutica, Espacio y Defensa (ASD) de Altran opera de forma transnacional, siendo uno de los sectores con mayor presencia histórica en el Grupo gracias a su know-how.

ASD cuenta con un equipo de 2.600 profesionales, más de 200 en España, especializados en los distintos campos de la Ingeniería y la Consultoría, prestando servicios a más de 50 clientes, incluyendo las principales firmas del sector.

El Grupo es uno de los cinco proveedores preferentes de Ingeniería para EADS, lo que le permite participar en todas sus divisiones en el ámbito internacional. La compañía opera a nivel global con gestión local gracias a su amplia red internacional.

Cuenta con más de 60 sedes en Europa y está presente en 29 países a través de sedes propias, centros de excelencia, partners estratégicos locales y programas offshore.

Su amplia cobertura geográfica permite el desarrollo de proyectos globales, ofrecer mayores soluciones innovadoras y fortalecer las relaciones con sus clientes convirtiéndose en un aliado para su desarrollo estratégico.

Altran España pone en marcha un Centro de Desarrollo Tecnológico en la EUPLA

Dentro de las iniciativas promovidas por Altran para el fomento de la competitividad, la compañía ha puesto en marcha un Centro de Desarrollo Tecnológico en el Campus Universitario de la EUPLA, la Escuela Universitaria Politécnica de La Almunia de Doña Godina (Zaragoza), para desarrollar distintos proyectos de Ingeniería y Consultoría.

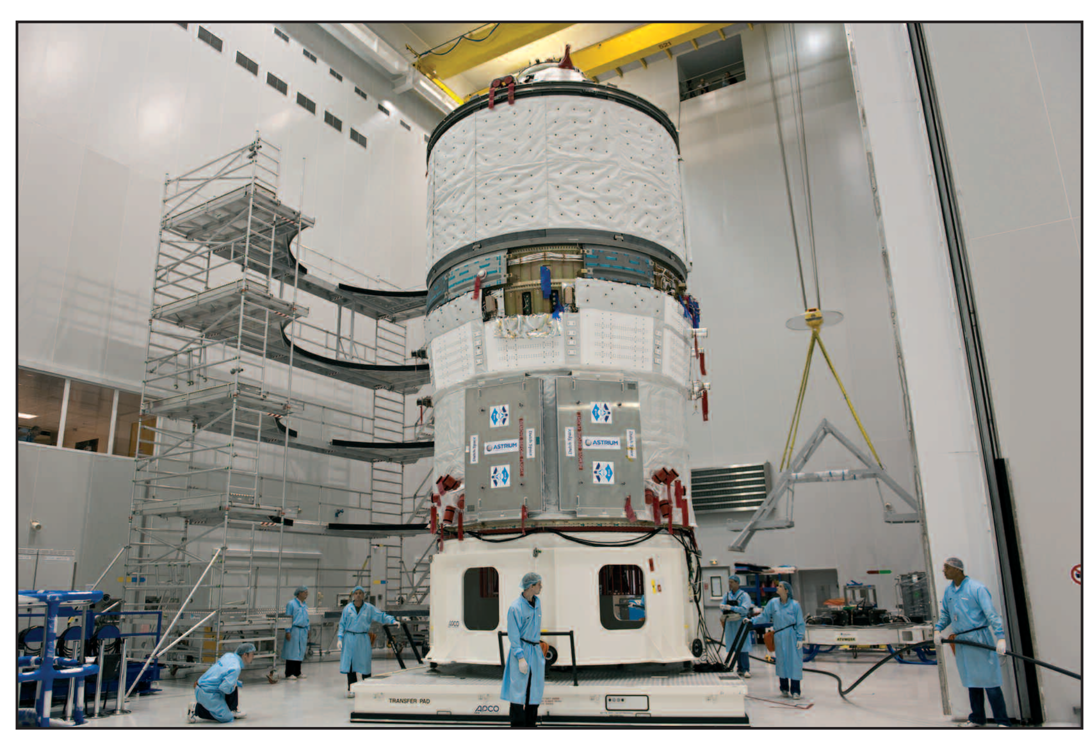
Los primeros trabajos se centran en el desarrollo de estructuras de aeronaves y utillajes complejos para el montaje de las mismas. La compañía también tiene previsto iniciar en breve el desarrollo de proyectos de Ingeniería del sector de Telecomunicaciones.

Este Centro es una de las acciones estratégicas incluida en el acuerdo de colaboración, firmado a finales de 2010, entre Altran, la EUPLA y el Gobierno de Aragón, cuyo principal objetivo es acercar la realidad del ámbito empresarial y facilitar la incorporación al mercado laboral de los universitarios de la Comunidad Autónoma de Aragón.



Firma del protocolo de implantación de Altran en La Almunia.

Altran es la primera empresa que ha apostado por instalarse en las instalaciones de la EUPLA, un Centro Universitario Público adscrito a la Universidad de Zaragoza, con el objetivo de impulsar un nuevo concepto de Campus, orientado al fomento de nuevas oportunidades de estudio y trabajo para la comunidad universitaria.



el Johannes Kepler, segundo Vehículo Automatizado de Transferencia (ATV) construido por Astrium para la Agencia Espacial Europea (ESA).

El segundo ATV de la ESA llegó a la ISS

El Johannes Kepler inaugura una nueva era de exploración espacial autónoma

OCHO días después de su lanzamiento y tras un vuelo de cuatro millones de kilómetros, el Johannes Kepler, segundo Vehículo Automatizado de Transferencia (ATV) construido por Astrium para la Agencia Espacial Europea (ESA), atracó el pasado día 24 con precisión en la Estación Espacial Internacional (ISS). "Tras esta impecable maniobra de atraque, el ATV Johannes Kepler constituye un gran ejemplo de la innovación tecnológica 'hecha en Europa'. Estamos preparados para una nueva era de exploración espacial autónoma", comentó Simonetta di Pippo, directora de Vuelos Tripulados de la ESA.

La empresa española Crisa ha fabricado los equipos para la aproximación y acoplamiento automático del ATV. Se trata de unos equipos críticos para la seguridad de los astronautas y el éxito de la misión. Garantizan estas maniobras mediante la comunicación segura y fiable entre el ATV Johannes Kepler y la ISS durante todas las operaciones de aproximación y las comunicaciones con la Tierra a través del satélite Artemis de la ESA. Se han desarrollado en las instalaciones que Crisa tiene en el municipio madrileño de Tres Cantos. Estos equipos son los encargados de recibir y procesar las órdenes de emergencia generados por los astronautas de la ISS que frenarían y alejarían al ATV en caso de haberse detectado algún error grave durante la maniobra de aproximación.

"Gracias a su flexibilidad, podemos pensar en una gran variedad de nuevos vehículos espaciales. El ATV podría evolucionar en un vehículo de reentrada para dar servicio a las futuras infraestructuras orbitales y misiones de exploración, transportando astronautas y suministros hasta la órbita lunar", añadió Di Pippo. "Hoy es un día muy importante para la ESA y para el resto de agencias involucradas en el programa de la ISS ya que, tras la retirada del trasbordador espacial estadounidense, el ATV será el mayor vehículo de reabastecimiento de la Estación, y es ahora nuestra responsabilidad proporcionar un servicio adecuado", concluyó.

Por su parte, Jean-Jacques Dordain, director general de la ESA, apuntó: "Lo que está pasando ahí arriba es mucho más que la colaboración entre agencias espaciales, el compromiso de los Estados Miembros de la ESA y la dedicación y el 'savoir faire' de la industria europea. Estamos participando en la mayor cooperación internacional de la historia en el ámbito de la ciencia y la tecnología. Tenemos mucho que aprender, tanto con la investigación científica desarrollada a bordo de la



Lanzamiento del ATV.

Estación, como con las operaciones que requiere, que nos preparan para enfrentarnos a los retos del mañana. La sucesión de vehículos lanzados a la ISS durante este último mes da una idea del volumen de operaciones conjuntas que requiere la Estación ahora que está plenamente operativa".

El ATV Johannes Kepler fue lanzado a bordo de un Ariane 5 desde el Puerto Espacial Europeo en Kourou, Guayana Francesa, el pasado 16 de febrero. Permanecerá atracado en la Estación hasta el próximo mes de junio, sirviendo como un módulo adicional del complejo, proporcionando un entorno presurizado accesible por la tripulación y elevando la órbita del complejo orbital de forma periódica.

La tripulación de la Estación tuvo que descargar unos 1760 kg de suministros, entre los que se incluye comida, ropas y equipos. También 860 kg de combustible y 100 kg de oxígeno que llevaron a los depósitos del Zvezda. El ATV puede transportar tres veces más de carga que las naves de suministro Progress, sin embargo, la mayor parte de la carga del Johannes Kepler es combustible para sus propios motores, con los que elevará la órbita de la Estación de forma periódica para compensar la resistencia aerodinámica del complejo.

Si fuese necesario, el ATV también podría asumir el control de actitud de la Estación o incluso apartar el complejo de la trayectoria de algún resto de basura espacial.

Una nave muy sofisticada.- El ATV es una nave espacial muy sofisticada, que combina en un mismo vehículo una plataforma de navegación autónoma, una nave altamente maniobrable y -una vez atracado en la Estación- un módulo habitable de la ISS.

Este es el segundo de los cinco vehículos de reabastecimiento desarrollados por Europa como parte de su contribución al mantenimiento de la Estación Espacial. Astrium Space Transportation es el contratista principal, liderando un equipo de más de 30 contratas en 10 países europeos.

Para poder atracar en la ISS de forma automática cumpliendo las estrictas normas que rigen las operaciones de los vuelos tripulados, el ATV está equipado con sistemas de navegación de alta precisión, ordenadores de vuelo de alta redundancia y con un sistema de evasión de colisiones completamente autónomo, con su propia fuente de alimentación, controles y motores.

El ATV, de 10m de altura y 4.5m de diámetro, cuenta con un módulo presurizado de 45 metros cúbicos equipado con un sistema de atraque ruso similar al utilizado en las naves tripuladas Soyuz o en las naves de reabastecimiento rusas Progress.

Con los paneles solares desplegados, el ATV alcanza los 22m de envergadura, casi tres veces más grande que la nave rusa Progress, pero también capaz de transportar casi tres veces más suministros a la Estación.


El ATV acoplado a la ISS.

